VRÅKET VID HAMMAR II.

HAXAR.

Man har tidigare antagit, att vrakdelarna vid Hammar tillhörr en s k malmhaxe. Enda anledningen därtill tycks egentligen vara, att haxar är den mest kända träfärstyp som trafikerat Ångermanälven.

Båttermen 'haxe' kommer från ett finskt ord, 'haaksi,' ungefär 'skuta, mindre fartyg. Den har använts allmänt för fraktfartyg av olika typer på både sidor av Bottenhavet och Bottenvikten.

Sjötrafiken på de stora handelscentrarna, som Stockholm, var redan på 1500-talet överlägst stil från Österbotten i Finland. Det svenska Norrland var av underordnad betydelse. Claesson (1946 s 196) antar därför att "det finska ordet haaksi tidigt användes i försvenskad form såsom kollektivt begrepp för att beteckna de båtar och små fraktskutare av olika slag, som österifrån säsongsmissigt döko upp vid den svenska kusten."

Steget var därefter inte långt till att även "beteckna motsvarande farkoster inom den uppväxande svenska bondeseglinationen." Därför gick termen vidare till städernas båtar.

Den försvenskade formen hade termen givetvis redan fått i det svenkskealade Österbotten. Begreppet haxe framstår redan här som ett av uttrycken för det bottniska sambandet, som på så många andra sätt gör sig påminth i historien.

Ordet hör en viss prägel av att avse "allmogebygda eller allmogeägda fartyg." Första gången det nämns är i en förteckning över skutor just i Ångermanland år 1556 (Claesson 1946 s 179, Friberg I 1951 s 318f). Andra gången finns det 1562 i en beskrivelse av allmogen i Hedelpadi (Claesson a a s 179).

Ordet har även i fortsättningen fast förankring i vellersta Norrland.

I senare tider finns vedhaxar, över hela området, malmhaxar även t ex i St Dellen, sjön i Hälsingland, strömmingshaxar (gåvelbor, hälsingar) o s v.

Enligt S408 betyder haxe, hax' ett slags platt, enmastat, mindre fartyg."

Senare forskning har dock konstaterat, som även antyts ovan, att betydelsen är synnerligen allmän (Humbla 1945, Claesson 1946) och kan avse allt från små fiskefartyg till briggriggade skutare.

Humbla (a a s 22) anmärker till en bibetydelse, som alltså varit känd ända in i sen tid: "Benämningen haxe kan möjligen ha avitit en beteckning, som tog fasta på lättheten och billigheten i byggnadssättet och kan därför ursprungligen ha använts som ett slags öknamn." Humbla kan också anförta andra exempel på sådana namn på båttypar.

Det finns dock andra definitioner som tidvis är mera precisa. 1744 uppgav borgerskapet i Härnösand att båtar med 7 bord och därtill en benämndes haxar (Claesson 1946 s 194 efter Bucht)

Friberg visar (1951 I s 320) på den ilandfluta valen 1657 i Närta, en episod återberättad av Nordlander (1934 s 147f). Den liknades i längd vid två skötbåtar som en liten haxe med botten vänd uppåt. Eftersom i en annan källa (Palm-sköldeska samlingen) längden på valen uppvisade till 13 1/2 fot, d v s 4,5 m måste båtarna ha varit ytterligt små. Så små att vi måste anledning att betrakta att uppgiften är riktig!

En slutlig värdering av alla uppgifter om haxar får under alla förhållanden vända till dess de faktiska materiella lämningarna av mindre fraktfartyg vid de bottniska kusterna har undersöks och dokumenterats.

Traditionen om vraket vid Hammar som en haxe har dock ändå på ett sätt träffat rätt, eftersom ordet har en så allmän betydelse. Fartyget är desutom flerbottmat och har uppenbarligen använts i Ångermanälven, eftersom det egentliga utloppet i varje fall ligger flera kilometer nedanför fyndstället. Arbetet sammanh "haxen" för vraket i Hammar är således välmotiverat.
Hammarsvraket har i så fall varit en älvs- eller flodhaxe (även ett begrepp hos SAOB). Claesson konstaterar (1946 s 194) "att begrepp som flodhaxe och malshaxe motsvaras av särpräglade företeelser.Om dessa är f n praktiskt taget ingenkant."

Med undersökningen av Hammarsvraket och Söderlunds intressanta arkivforskningar (Söderlind 1981 s 119ff) har vi dock kommit en bit på väg.

Malshaxarna i Ångermanälven tillhör till yttermara visso de sista rasegladefartygen i landet. Raseglarna har i sitt sista stadium reducerats enbart till fraktseglare undan vind, på långsamma sjöar och älvar.

DE SISTA RASEGLARNA.

De s k råbockarna i Vättern (Lemchen 1914, Claesson 1944, Samuelson 1976) gällde länge för att vara de sista raseglade fraktskutorna. De sista så riggade förliste utanför St Röken 1871. Någon klarade sig man raggades om.

Emellertid var detta en stor överdrift. Ånna 1924 togs en bild, nu närmast vorden klasisk, av Sörenskutan "Hildur," byggd i Assarebo vid Göta älvs 1888-89, med längd 21,2 m, bred 6,5 m, djupgående 1,66 m. Hon seglar med ett stort rasegel på den enda masten och har en följebåt på släp med två personer. Bilden finns på Sjöfartsmuseet i Göteborg(se även Kjellin 1946 s 47).

Ångermanälven kan bilda med en bild, som vykort inköpt bevisligen åtminstone är 1903 i Härnösand, varför bilden senast kan vara tagen vid sekelskiftet. Sollefteå bruks manufaktursmide lades enligt uppgift ned år 1900 (Norberg 1952 s 35), varför behovet av malshaxar torde ha upphört ungefär då. Det framgår inte om bilden föreställer en haxe. Yn avbildar ångermanälven med Multråberget (Röderberget) i bakgrunden, och fartyget har mest kommit med av en slump.


Om man jämför "haxen" med "Hildur" av 1924 finner man påfallande likheter. Båda fartygens storlek, allmänna utseendet, deras typiska följebåtar och eventuellt bemannningen stämmer påfallande väl. Därtill har de en exakt likartad funktion, nämligen att dra last mot strömmen i en stor flod eller älvs.

De tidigare allmänna raseglarna kan alltså kring 1900-talets början även på detta sätt uppfattas som reliker, dit de reducerats genom en mycket speciell funktion.

Förmodligen har bemannningen på älvsaxarna med en skarp och två hexakar eller bläsmän varit allmän redan på 1700-talet. Flera uppgifter tyder härpå. Besättningen kan i något fall t.o.m ha varit mindre. kanske inte heller kostnadsaspekten bör glämmas bort i bedömningen av fartygens kvarlevande?

Eventuellt är även segelställningen likartad. Söderlind (1981 fotnot 113 s 202) påvisar segel ur Sollefteå bruksboks förteckning 1740-41:
"Ett Storsegel, nytt av helingseduk, 10 alnar (6 m) djupt, 13 duka brett, håller tillsammans 138 alnar (77 m).

Ett toppsegel, nytt, 6 alnar djupt (3,6 m), brett ovan till 9 duka och under 13 duka, tillsammans 70 alnar (42 m)."

Där nämnes även "en mast med flögten (vimpelstång) och två rår," jämte diverse annan riggutrustning.

Medan fotot från sekelskiftet visar två likbreta segel har det äldre toppseglets form alltså varit något trapetsoid.
VARV.

Vi vet vidare att även 1862 hade Sollefteå bruk 4 haxar i regelbunden trafik mellan Sollefteå och Bollsta för järn- och trävaror. De var byggda och reparera på skeppsvarvet på Bruksholmen, som grundades redan på 1700-talet, men åter sköt fart 1858 och då skall ha sysselsätt hela 92 arbetare (Salvén 1937).


Av översiktskartan framgår även flera varvspalatser i området utanför själva Ulven.

BYGGET.

Genom Söderlind (1981 s 125) kan vi t.o.m. ringa in ett haxbygge på 1700-talet:

"År 1739 sträcktes kölens till en ny haxe på Kvarnören utanför Sollefteå bruk. 105 utvalda timmerstockar avverkades vintertid på Österströmmar brygskog av Anders Hindersson och Måns Persson, båda från Strinne. Tillbordläggningsevne valdes tällare, som var tillräckligt långa, tämligen jámmtjocka och i det närmaste kvistfria. Stockarna fraktades till Kvarnören, där de klövs mitt itu med hjälp av vändhakar och stora järnkiilar. Av varje halva erhölls endast en bordläggningsplanka.


För avverkning av timret, framförande av virket till arbetsplatsen, tillverkning av bordläggningsplankor och bräd på bordläggningsevning av självskrotat åtgick c 670 dagarverken. Kostnaden hänför angav Pihlwall till 676 daler 24 öre kmt (kopparmynt). Byggmästaren själv arbetade endast något mer än 9 dagar med haxen och erhöll i arbetssån 6 mark kmt per dag samt 1 tunna råg väderad till 16 daler kmt.


Det förefaller ovan som om fartyget bygts i skelettermeknik, dvs med spanten först och bordens först därefter. Det framgår i själva verket inte säkert av handlingarna. De flesta fartyg byggda på klink gjordes i stället i skaltekn-
nik, d v s med borden först. Härpå tyder också skeppsbyggmästarens korta tid. Han övervakade säkert blott de kritiska momenten i bordskalet och insättningen av viktiga spant.

Vore det däremot delvis fråga om skeletteknik kunde detta tyda på att skeltekniken av någon anledning var svår att tillämpa. Denna anledning kan ha varit att fartyget redan då utrustats med en kraftig akterspegel, innan borden sattes in. Underskrovet borde dock ändå ha gjortis i skalbyggnad.

Det är anledning att förmoda, att skelettekniken var känt vid denna tid i Ångermanland, eftersom kronologiska skeppsvårn redan på 1600-talet etablereats i Härnösand (Kronholmen m fl).

En annan haxe, som Söderlind nämner, är "Viktoria." Hon var ursprungligen byggd på klink, men i juni 1742 "förubbad" eller "förbyggd"nå till kravell. Detta kallas "förbyggd"i senare tid. "Viktoria" hade därmed ett dubbelskrov och var säkerligen inte den enda av haxarna som utrustats så.

Det framgår i detta sammanhang, att "Viktoria" var utrustad med fast däck, vandring och bräset för ankarets uppdragande, en kajuta med två sängar och ett bord. Denna haxe var dock avsedd för havettrafik. Flodhaxen var ödockad, d v s öppen, och hade endast en liten kajuta i aktern.

Några andra fragment ur utstillingen framgår. När Sollefteås bruks gamla haxar "Joh Mathias," "Isak och "Jakob" 1740 sändes ned till Bollsta för att huggas upp (en var så dålig att den sjönk vid Nyland och måste börjas), gjordes en lista över tillverkatsmaterial. Här anges att till kajutspisarna används två små täckjärnshällare "att ha ha tid (Söderlind 1981 s 125)."

Listen ger även i övrigt intressanta upplysningar om en flodhaxes utrustning, bl a störsegel (som regel), toppsegel m m.

Förutom haxar användes även malmpråmar, tydligen i mera lokalt bruk, för omsläptning över ålströmmen vid Sollefteå o dyl. Söderlind har också en kort beskrivning av bygget av en sådan 1740 vid Sollefteå bruk (a s 127f). Åtminstone en sådan prår sjösattes ännu omkring 1885 i Hammar, under namnet "Björkå," samtidigt med bygget av haxen "Helma" i Sollefteå (Nordén 1975 s 19).

STORLEK.

Haxen var enligt flera uppgifter bred, flattbottnad, försett med en mast och förde som mest 80 skepund vikt av kvistar (en uppgift från 1730-talet genom bergsmästare Tor Bellander). Andra tidigare sagesmän uppgår blott 60 skeppund (Gripenhielm 1708). I skeppund är 170 kg.

Lastkapaciteten kunde då grovt uppskattas till mellan 10 och 14 ton på 1700-talet.

Djupgåendet var 4 fot (c 1,2 m, Söderlind 1981 s 124).

Hellman uppgår (1947 s 223), att Bruksvarvet i Sollefteå var haxbyggarnas varv med flatbottnade sluipar upp till 38 lätser. Detta är väsentligt mer än föregående.

En låst brukar vara till begreppet svår lyst (1840 och framåt) d v s 2,5 ton.

De största haxarna skulle alltså ha varit på över 90 tons dräktighet.

Å andra sidan relateras ännu denna tid lästesläta alltid till den vara som transporterades. En lätt vara som är mycket utrymme betyder alltså ett större lästeslätområdet i vår tids tonnage, en tung och föga utrymmeunderskrevande ett mindre. 38 skeppläster järn behöver inte vara så mycket i dräktighet ton som 38 skeppläster korn.

Om vi återknypa till "Hildur" hade hon ett större djupgående än haxarna, men proportionerna skulle stämma gott. Med en längd av 21 m och 6,5 m bred är hön 56 brutton ton och 53 netton.

Hellmans uppgift om så stora flodfartyg som på 80 tons dräktighet förefaller märkande inte helt orealistiska, men det måste framhållas att ett sådant far- tyg, med tanke på djupgående i älven och tänkbara laster, måste ha varit synnerligen bredt och flatbottnat.

En annan möjlighet är givetvis att uppgiften avser en haxe för havsfart.
Malmhaxar i denna mening skulle hålla omkring 900-1000 skeppund, d.v.s. 150-170 ton järn, vilket avser betydande fartygsstorlekar.

Så stora fartyg har onödigen byggets upppe vid älvven. Även ett ansaskepp på c 290 ton har byggets vid Skedem, nära Sollefteå. På tom koli, utan rigg och med lämplig styrning kunde det tydliggen lotas utefter älvven!

Som ett exempel på andra fartyg än haxer, använda för trafiken på älvven mä nämnan slupen "Hugo" byggd på TJälla varv i Hultrå 1868 (Hellman 1947 s 223), men den var ändå bara på 16 1. Den rubriceras då som "i storlekk som en ro-
slagsskuta, men större än en hake och med två maste."

Ju mer långsamt fartyget är desto svårare har det att manövrera. Manövrer-
barheten måste ha varit av avgörande betydelse vid navigation i små passa-
gar bland älvvens strömmar och sandbanker. Alltså måste fartygen ha varit jäm-
förelsevis breda i förhållandena till längden. Ett förhållande 1:3 eller 1:4 mellan bredd och längd förefaller rimligt, i likhet med "Hildur."

Med de uppstått detaljerna kan vi förutsätta att fartygsavrakat från Hammar ursprungligen hållit en bredd på mellan 7 och 8 m. Det bör kunna ge henne en längd på c 25-30 m. En dräktighet på c 70 ton är helt möjlig.

TRANSPORTERADE VAROR.

Haxarna transporterade malmelig, tackjärn, stångjärn, bjälar, brädor och andra trävaror, som kol utefter älvven. Dessutom sköttes allehanda nyttotra-
fik för både bruk och andra, med varor som salt, spannmål, tobak m.m., Övriga haxfartyg, slupar m.m. omfördde utbytet mellan bönder och marknader samt staden Härnösand, vare sig fartygen var bonde- eller börjarågda.

NAVIGATION.

Navigation på Ängermanälven var en svår sak. Vi citerar ur den klassiska be-
skrivningen i Almqvist 1809 s 22f:

"De skutor, med hvilka transporten besörjts upp till Ängermanälvens mynnning
kunde endast vid"härdd östanvänder" föran uppfor självfa floden, hvareigen of-
ra redan då tidsförlust uppstod genom avfaktan på lämplig vind.

Men då älvven ej var farbar med större fartyg längre än till Hammars lastage-
plats i Torsåkers socken, måste malmens där omlastas i pramar, som dock ej kun-
de ros mot strömmen, utan endast framdrivas med segel i stark medvind. Till
följd af älvvens kröningar måste för öfrigt på olika ställen olika vindrikt-
ningar afbrudas. Från lastageplatsen var sålunda endast sydlig vind förlig två
och en half mil upp till Hellingberget, men därifrån var stark ostlig eller
nordostlig blåst erforderlig för att uppna Hagsudden, "hvarrest åter suman-
väder måste avfaktas, först efter man komma de öfriga fem åttondeentralen upp
till Sollefteå, och eftersom inloppet där är vid södra stranden stenigt och
strömmen mycket strid, så måste malmbaxarna, innan de kunna komma till själ-
va lastbyrggan, först segla denna förbi åt norra landet och taga sig där land-
fäste, hvarefter de sedan måste varpa sig öfver strida älvven, hvartill åtta
man utom båtsfolket måste hvarely gång vara till hjälp."

Vettenhöjdsförhållandena spelade naturligtvis älvven en viktig roll, så till
vida som det ofta hände, att älvven mellan de tre stora floderna, som vanli-
gen infallo vid Erskilleda, mellan pingst och midsommar samt på hösten, pa si-
a ställen var så grund, särskilt där de nedfallande stränderna bildat s k
nipor, att full last ej kunde föras på haxarne.

Exempel saknades ej på att gynnsamma vinden ibland uteblevvo under veckor och
månader, eller att den ej visade sig tillräcklig, när färden en gång försökt,
hvaraf hände, att pramarne på halfva vägen drefvo tillbaka med strömmen i stor
fara att grundstöta. Vid sådana tillfällen måste lasten på vinst och förlust
illanföras här och där på stränderna för att vid gynnsammare tillfälje- kan-
ske först året därpå- uppsökas, åter ilastas och med samma risk föras vidare
med så mycket större kostnad, som det använda arbetsfolket måste två gånger
betals."
Vid något tillfälle klagar bruksintressenter just över att malm lagts av på stränderna och i omrum, där det inte beror på att riskerna är höga. En mindre bergverksomhet, som visserligen, när det gällde det extrema fallet med Grange bruks, inte varade någon längre tid. Men även Gålsjö bruk ligger en bra bit avlägsen från älven. Fastigheterna och ändpunkter för navigationen var för Granges Skedom, för Sollefteå Kvarnsren, för Gålsjö först Sundby, senare Undrom (se överstikskarta).

Det är inte att undra på att havsgående farkoster, om aldrig så små, inte vågade sig upp i älven, i varje fall aldrig så långt som Sollefteå. En mindre jakt kunde visserligen komma ända upp till Skedom, ”Men varo få skeppare som en så svår och äventyrlig samt på tiden ankommande resa sig åtäga vilja.”

Just från Skedom vittnar en notis kring en förlossning av en malmlastad båt 1706 om riskerna: i strömstråket gick båten på en sten och sjönk (domboken för Sollefteå 16/1 1708 efter Friberg II 1951 s 368).

FYNDPLATSEN HAMMAR.

Anledningen till olastning av malm av andra varor vid Hammar/Nyland var naturligtvis farorna i älven. Malmhaxarna transporterade alltså malmhaxen vidare upp till masugnarna vid Grangevi (Högforss 1670-1729), grundat 1674, Gålsjö (1707), Sollefteå (1706) och Björka (1770-tal).

De hämtade sligen vid olastningsplatsen, först i (Väst)hammar, dit huvudlag från sydliga platser som Utö m fl, till och med till Norrbotten. Kommunikationerna på land var då knäpp och överländer av bruksmännen själva. De aktuella gruvdistriktet är framförallt Utö i Stockholms skärgård, men även Gävlegruvan på Väddo, gruvor på Singö, i Harg och bergsallagruvor, som i Norberg, nämns i handlingarna. Andra här som förekommer är Lappgruvan och S:t Sofiegruvan.

EVEN till Bollsta masugn och andra bruk längs Norrlandskusten hämtade malm från sydliga platser som Utö m fl, till och med till Norrbotten. Kommunikationerna på land var då knäpp och överländer av bruksmännen själva. De aktuella gruvdistriktet är framförallt Utö i Stockholms skärgård, men även Gävlegruvan på Väddo, gruvor på Singö, i Harg och bergsallagruvor, som i Norberg, nämns i handlingarna. Andra här som förekommer är Lappgruvan och S:t Sofiegruvan.

I en bevarad dagbok från Hammar/Nylandsområdet som författaren fått låna av Gudmunds Hembygdsförening beskrivs ankomsterna av de första skeppen under tiden 1832-34. De inträffade mycket riktigt i början av maj. Något tidigare nedkommer haxarna från älven:

1832 20/4 "nedkom alla tre Sollefteå haxfararna till Nyland."
Andra datum är 23/4, 2/5 m fl.

Just 1832 kom redan 8/5 "en malmaljas till Bollsta."

Hammar nämns som lastageplats redan på 1600-talet. Samolikt låg älvens distalbrant då ungefär vid nuvarande bron eller något längre ned, d. v. s nära vraplatsen. Stenklyfta karta 1678 visar ett helt deltalän inom Hammarområdet.

När det gäller andre Angermanälvens naturförrådlanden är vi ju bättre förmedda med material än ejst i Norrlandsälvarna genom doc Lennart Arnborgs utmärkta arbeten (Arnborg 1958-59).
Där framgår också hur distalbranten successivt förskjutits utåt, och vi kan sammanföra det med historiskt material. Man kan även skönja hur avläggningar avsättts med strömarna och bottenprofiler ändras. Säkerligen ligger flera vrecka än Hammarsvret dolt under sådana bildningar i älven.

Redan 1732 flyttades genom uppgreundningen lastageplatsen till Nylandsören (söegrusbank) i Ytterlännäs socken. År 1743 byggs Sollefteå bruksbover upp på nytt på den nya platsen. Samma år nämner dock Ehrensvärd en lastageplats vid Hammars gästgivar gård i Västhammar (Torsåker), så övergången var tydliggen inte helt allmän. Vid Hammar fanns även förreförbindelse över älven. Den nya platsen låg f o inte mer än 1000 stenar (c 600 m) söder om den gamla.

Det hände emellertid fortfarande, åtminstone tidvis, att mindre malmkutor, efter att de låtats med c 1/3 eller 1/4 av lasten, kanske till just 4 fots djupgående, som citerats för haxarna, kunde ta sig upp direkt till lastageplatserna i älven. Den utlastade malmpligen kunde då roa eller seglas upp på mindre älvfartyg, d v s haxarna (Norberg 1952 s 30).
I Lösning för Folket l4e Årgången(1848), tryckt i Stockholm 1663 s 277 framgår om Nylands lastageplats att där: "större fartyg, som från elfvens utlopp i hafvet(sic!) kan segla ända dit, hafva en begvän hamn. Vid denna lastplats är även ett skeppswarf(Hammar). Jern, bjelkar, bräder och andra varor, som från de östra socknarna hitföras på platta fartyg eller så kallade haksar, blifwa här inlastade."

Författaren vill gärna fästa stort avseende vid den centrala roll som själva distansbranten, d v s det egentliga älvtunansområde, haft i sjöfartens historia i Norrland. Allra helst fick de stärkt betydelse i nyare tid, när djupgåendet hos de havsgående fartygen ökade.

Till omlastningsplatser vid distansbranterna förlades därför mängskiftande funktioner, inom handelns område marknader och sockencentra, gästgiveri och skutshåll med färjeförbindelser, skeppsbyggeri, varjehanda annan service och även tillslut statlig kontroll i någon form som t ex tullstationer och lotsväsen.

---

**Diagram:**

**Äldre lastageplatser**

**Färjeförbindelse**

**Vrakplats**

**Ängbåtsbrygga**

Placeringar för Hammars marknad(1-3) under 1800-talet efter Berglund 1974.

**Yngre lastageplatser**

**SOCIALA FÖRHÅLLANDEN.**


---

**TRANSPORTORGANISATION 1660-talet**

Skjutshäll (ofta gästgivargårdar) för sjötrafiken på Ångermanälven under 1600-talets mitt, efter Friberg 1951.
UPPMÅTTA VRAKDELAR UNDER VATTEN:

1 spant, 334 cm långt, 24 cm brett och 22 cm tjockt, likformigt på båda sidor om vägghål och köl. Bordhaken varierar mellan 8 (vid kölen) och 28 cms höjd.

1 spant, 116 cm långt, 24 cm brett och 15 cm tjockt, verkar också vara likformigt på båda sidor kölen, men är dolt av släpp på ena sidan, varför saken inte säkert kan avgöras.

Båda vrakdelarna företer drag som mycket liknar de tidigare upptagna resterna, varför vi är övertygade om att de tillhör samma fartyg.

Foton: Seth Jansson.
Den kvadratiska kile med dymling. Foto: C Westerdahl.

ANDRA SPÄR AV MALMHAXAR OCH ANDRA HAXAR.

Vrakplatser för haxar i den allmänna mening av ordet finns utefter hela Norrlandskusten och i Finland.

Nyligen har aktualiserats en fyndplats i Kyrkviken vid Gudmundrå i Ådal, som har en betydande tradition bakom sig.

Jansson (1983 a och b) antyder eventuella förbindelser mellan ett vrakfynd, med fynd av plåtmynt, från 1600-talets mitt, i närheten, och brödernas Mommars bruksnäring i Kängis i Norrbotten. Vraket ligger i Salmisviken nära inloppet till Torneälven.

Författaren har själv påpekat förekomsten av ortnamn med anknytning till förliningar och vrak.

I Örnsköldsviks skärgård finns på ön Klösan Täckjärnslandet och -udden.

Sydöst från Gävle ligger en förliningsplats med namnet Bollstastenarna.

I Sjöhistoriska museets förliningsregister finns uppskattningvis ett 50-tal uppgifter om förliningsplatser för malmlastade fartyg på väg till Norrland. Även fartygens återvåg finns belagd på samma sätt.

Ortnamn av typ Haxen (Gärdskär, Gavlebukten, med vrak) och Haxhamnen (Klacksör-arna N Söderhamn och på Enskär S Söderhamn med det intressanta önamnet Korv-örn - Korvön marknaden i Härmösand var den största i Norrland i flera hundra årtiondena och de små lastdragarnas vågar.


Norrlandskustens marinarkeologi vilas i mycket hög grad på båttyperna med namnet hax. Skulle en självständig norrländsk forskning på området komma till kan den med fog bära namnet Projekt Haxe.

Christer Westerdahl
Örnsköldsviks museum
Vänernskutan "Hildur," på Göta älvs 1924.
Foto: Sjöfartsmuseet, Göteborg.

LITTERATUR


Spant 1 med sina kraftiga bordhak och dymlingar. Foto: C Westerdahl.

Bord 1 med välbevarade anliggningsytor för spant. Foto: C Westerdahl.